Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13370**

18. Wahlperiode 22.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Katharina Dröge, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/13219 –

Zusammenhang möglicher kartellrechtswidriger Absprachen deutscher Automobilhersteller mit Manipulationen an Dieselfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Ausgabe Nr. 30 vom 22. Juli 2017 hat das Magazin „DER SPIEGEL“ Auszüge aus Dokumenten veröffentlicht, wonach sich die fünf deutschen Automobilhersteller Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen bei fahrzeugtechnischen Details über Jahre abgesprochen haben sollen. Mehr als 200 Mitarbeiter der Unternehmen sollen sich in 60 Arbeitsgruppen und in über 1 000 Sitzungen vielfach geheim über die Entwicklung ihrer Fahrzeuge, Kosten, Zulieferer und Märkte ausgetauscht haben. Sie hätten in einem exklusiven Kreis „technische Standards“ festgelegt und sich abgestimmt, in neuen Fahrzeugen „nur bestimmte technische Lösungen“ einzusetzen. Betroffen könnten alle Autos sein, die die fünf großen Automobilhersteller seit den 1990er Jahren verkauft haben – vielleicht auch schon früher.

Im speziellen Fall scheinen die Absprachen der fünf Automobilhersteller im direkten Zusammenhang zu stehen mit den Dieselbetrugsfällen, also der Existenz von illegalen Abschalteinrichtungen und den Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden. Auf zahllosen Treffen soll es Absprachen gegeben haben über die maximale Größe von Tanks für AdBlue, das Harnstoffgemisch, mit dem Stickoxide in harmlose Bestandteile aufgespalten werden. Die Hersteller verständigten sich offenbar aus Kosten- und Marketinggründen auf kleine Tanks, die nicht ausreichen können, um die Abgase auch bei höheren Fahrleistungen ohne stetige Wiederbefüllung zu reinigen. Sie schalteten damit den Wettbewerb um eine effektive Abgasreinigung aus und setzten einvernehmlich auf Diesel als klimafreundliche Technologie, anstatt andere Antriebsarten weiterzuentwickeln.

Die Enthüllungen treffen die Automobilindustrie Deutschlands in einer sensiblen Phase, in der sie alle Ressourcen bräuchte, um den internationalen Wettlauf um umweltfreundliche Antriebsarten zu überleben. Der Imageschaden für den Ruf Deutschlands als Produktionsstandort ist hingegen monetär kaum abschätzbar. Auch die Folgen für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen lassen sich nur schwer berechnen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 18. August 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Angesichts der Tragweite der oben geschilderten Berichte ist es dringend notwendig, eine Bewertung der Bundesregierung zu erhalten. Relevant ist für den Deutschen Bundestag zudem die Frage, welche Informationen die Bundesregierung und insbesondere das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Arbeitskreise der Automobilwirtschaft und die darin erfolgten Absprachen hatten.

1. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass es eine Arbeitsgruppe der fünf großen deutschen Automobilhersteller gab/gibt mit dem Titel „AK Dieselmotoren“?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung bezüglich der konkreten Inhalte dieser Arbeitsgruppe?

2. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich einvernehmlich darauf verständigt haben, auf die Dieseltechnologie als vermeintlich klimafreundliche Antriebsart zu setzen, anstatt alternative Antriebsarten zu entwickeln?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

3. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf eine gemeinsame Tankgröße für AdBlue verständigt hatten?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass die fünf großen deutschen Automobilkonzerne Daimler, BMW, Audi, Porsche und Volkswagen sich auf zwei Hersteller für die Produktion ihrer AdBlue-Tanks verständigt hatten?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

   Welche Erkenntnis hat die Bundesregierung über die Zahl der Sitzungen und den Teilnehmerkreis (bitte einzeln auflisten)?

   War die Bundesregierung in die Tätigkeit solcher Arbeitsgruppen der fünf deutschen Hersteller eingebunden?

   Wenn ja, in welche und in welcher Weise?

6. Liegen der Bundesregierung, und insbesondere dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sowie dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sowie anderen untergeordneten Behörden als dem Bundeskartellamt Informationen darüber vor, dass Audi der Europäischen Kommission mitgeteilt hatte, dass es eine Vereinbarung der deutschen Automobilhersteller auf Vorstandsebene über die AdBlue-Tankgrößen gegeben habe?

   Falls ja, seit wann liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor?

   Wer innerhalb der Bundesregierung hatte Kenntnis hiervon?

Die Fragen 1 bis 4 sowie 6 werden gemeinsam beantwortet.

Zu den in den Fragen angesprochenen mutmaßlichen Arbeitsgruppen und Absprachen liegen der Bundesregierung über presseöffentliche Informationen hinaus keine weiteren Informationen vor.

5. Gab es interne Vermerke von Mitarbeitern der Bundesregierung oder untergeordneter Behörden (bitte präzisieren), die auf die Auffälligkeit zu geringer AdBlue-Tankgrößen hingewiesen haben, und welche Inhalte hatten diese gegebenenfalls?

   Wurde solchen Hinweisen nachgegangen?

   Wenn ja, wie?

   Wenn nein, warum nicht?

Maßgeblich für die Bewertung im Hinblick auf die gesetzlichen Vorschriften ist ausschließlich die Wirkung des Emissionskontrollsystems auf die Emissionen und nicht die Größe eines Reagens-Tanks.

7. Sind bei der Typgenehmigung oder anderen behördlichen Aktivitäten des Kraftfahrt-Bundesamtes oder anderer Bundesbehörden oder -ministerien jemals Verdachtsmomente über illegale Absprachen und/oder Kartellverstöße der fünf deutschen Hersteller aufgetaucht?

   Wenn ja, wann und zu welchen Themen?

   Wie ist die Bundesregierung mit diesen Hinweisen umgegangen, und welche Konsequenzen wurden gezogen?

Nein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

8. In welcher Weise und wann erstmals hat die Bundesregierung seit Einführung der Harnstoffeinspritzung (AdBlue) zur Reduzierung der Stickoxidemissionen die Größe der Tanks im Verhältnis zur Kilometerleistung bis zum Auffüllen überprüft?

   Welche Ergebnisse hatten diese Überprüfungen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

9. Ab wann gab es Hinweise, dass die Tanks nicht ausreichend dimensioniert sein könnten?

   Ist die Bundesregierung/das Kraftfahrt-Bundesamt diesen Hinweisen oder anderen Verdachtsmomenten nachgegangen, die Tanks könnten nicht ausreichend dimensioniert sein?

   Wenn nein, warum nicht?

   Wenn ja, bei welchen Herstellern und Typen und mit welchen Ergebnis?

Die Untersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes hinsichtlich einer möglicherweise unzureichenden Reagens-Eindüsung und eines unzureichenden Emissionsniveaus außerhalb des Typprüfzyklus sind bisher nicht abgeschlossen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

10. In welcher Weise wird bei der Typgenehmigung die Funktionsweise einer Abgasreinigung mit AdBlue auch im Hinblick auf die Servicehinweise zum Nachfüllen von AdBlue überprüft?

    Welches Ergebnis hatten diese Tests (bitte einzeln auflisten)?

11. Hat die Bundesregierung/das Kraftfahrt-Bundesamt seit Einführung der AdBlue-Technologie Feldtests zum Harnstoffverbrauch und zur Größe der Tanks durchgeführt?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften hinsichtlich Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen sind als Wirkvorschriften konzipiert und enthalten keine Vorgaben hinsichtlich Reagens-Verbrauch bzw. -Tankgröße. Diese können je nach technischen Randbedingungen, z. B. Motorgröße oder Abgasnachbehandlungskonzept, sehr unterschiedlich sein.

Es besteht gemäß EU-Verordnung (EG) Nr. 715/2007 eine Informationspflicht des Herstellers gegenüber dem Fahrzeughalter. Hier ist u. a. anzugeben, wie das so genannte Aufforderungssystem funktioniert, das den Betrieb des Fahrzeugs mit leerem Reagens-Tank oder mit einer Reagens in unzureichender Qualität unmöglich macht, und ob ein selbstverbrauchendes Reagens vom Fahrzeugbetreiber zwischen den planmäßigen Wartungen nachgefüllt werden muss. Darin muss auch beschrieben werden, wie der Reagens-Tank vom Fahrer zu befüllen ist. Aus diesen Informationen muss ferner hervorgehen, mit welchem Reagens-Verbrauch beim jeweiligen Fahrzeugtyp zu rechnen ist und wie häufig das Reagens nachgefüllt werden muss.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

12. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Mündlichen Frage 40 des Abgeordneten Oliver Krischer (Plenarprotokoll 18/233, Anlage 35) nach möglichen Absprachen von Herstellern über zu gering dimensionierte AdBlue-Tanks gezogen?

Die Größe von Reagens-Tanks ist in den Typgenehmigungsvorschriften nicht festgelegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

13. Welches Volumen haben die AdBlue-Tanks von auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen deutscher Hersteller (bitte nach Fahrzeugmodellen getrennt auflisten)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

14. Falls sich nun Fahrzeuge mit nach Einschätzung der Bundesregierung zu klein dimensioniertem AdBlue-Tank in Betrieb befinden, ist dann eine Verbesserung der Leistung der Abgasreinigung über ein Software-Update überhaupt möglich?

    Wenn ja, auf welche Weise?

Eine Bewertung der Dimensionierung der Reagens-Tanks von Kraftfahrzeugen wird seitens der Bundesregierung nicht vorgenommen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

15. Inwieweit hat die Frage zu klein dimensionierter AdBlue-Tanks bei den bisher schon angeordneten oder freiwilligen Rückrufen eine Rolle gespielt, und wie wurde mit diesem Aspekt umgegangen (bitte für alle betroffenen Hersteller und Fahrzeugmodelle auflisten)?

16. Beinhalten die Rückrufe dementsprechend Änderungen bei den Serviceintervallen zum häufigeren Auffüllen des AdBlue-Tanks?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da die Emissionsvorschriften auf die Wirkung des Emissionskontrollsystems abstellen und der Abstand zwischen den planmäßigen Wartungen (Serviceintervall) nicht reguliert ist, hatte weder die Frage der Größe der Reagens-Tanks, noch die Frage möglicher Änderungen der Serviceintervalle eine Rolle gespielt, sofern die Fahrzeuge über ein Abgasnachbehandlungssystem mit Reagens-Tank verfügen, was in der Regel erst bei den Euro-6-Konzepten der Fall ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Hält die Bundesregierung im Hinblick auf das von ihr auszurichtende „Diesel-Forum“ Software-Updates für Euro-5- und Euro-6-Fahrzeuge für ausreichend, um die Stickoxidbelastung von Innenstädten relevant zu reduzieren?

    Wenn ja, mit welcher Reduktionsrate rechnet sie im Durchschnitt der Fahrzeuge?

    Wenn nein, welche weiteren konkreten Nachrüstmaßnahmen wird sie von der Herstellern verlangen, um welche Emissionsreduktion zu erreichen?

Die gemeinsame Erklärung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, des Bundesministers der Finanzen, der Bundesministerin für Wirtschaft und Energie, der Bundesministerin für Bildung und Forschung, sowie der Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, des Saarlandes sowie des Regierenden Bürgermeisters von Berlin und des Ersten Bürgermeisters von Hamburg zum „Nationalen Forum Diesel“ am 2. August 2017 spricht von „Nachrüstung als Sofortmaßnahme zur Reduzierung der NO_x-Emissionen“ und schließt damit andere Lösungen neben Software-Updates nicht aus. Die Automobilindustrie hat eine Reduktion für die gemeldeten Modelle von durchschnittlich 25 bis 30 Prozent NO_x bei 5,3 Millionen Fahrzeugen der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6 zugesagt.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus möglichen Absprachen der Hersteller, einvernehmlich auf den Diesel als umweltfreundliche Technologie zu setzen, anstatt alternative Antriebsarten zu entwickeln, für die Zukunft der Automobilwirtschaft Deutschlands und insbesondere im internationalen Wettbewerb um klimafreundliche Mobilität?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333